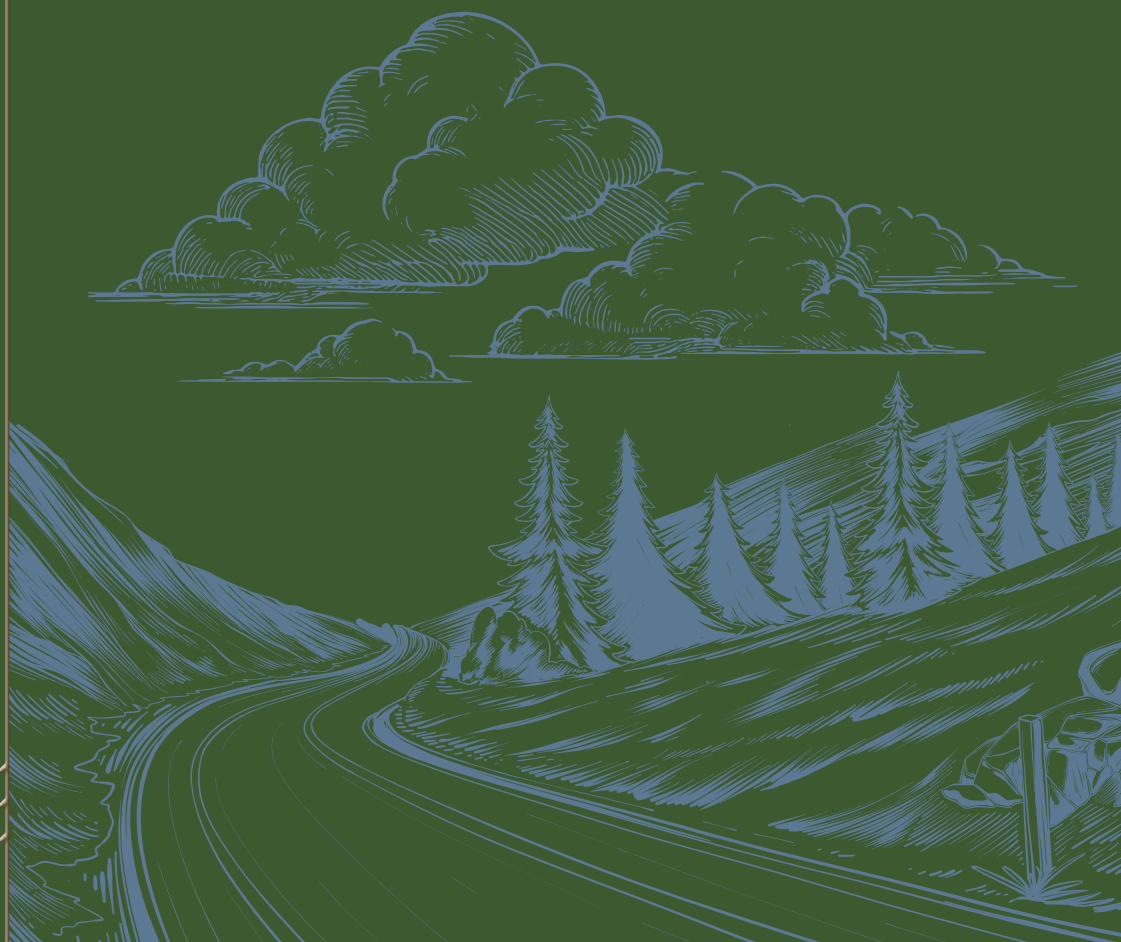


ПЕРВЫЙ СЪѢЗДЪ
РУССКИХЪ ДѢЯТЕЛЕЙ
ПО ШОССЕЙНОМУ ДѢЛУ



ПЕРВЫЙ СЪѢЗДЪ
РУССКИХЪ ДѢЯТЕЛЕЙ
ПО ШОССЕЙНОМУ ДѢЛУ

26–29 января 1914 года



Петербургскій Домъ инженеровъ путей сообщенія



194 человѣка

- Руководители Министерства Путей Сообщенія
- инженеры, занятые въ дорожномъ хозяйствѣ
- представители земствъ



Основной докладчикъ
Сергѣй Васильевичъ РУХЛОВЪ,
Министръ Путей Сообщенія



Работали двѣ секціи:

- дорожной техники
- дорожнаго хозяйства



Составъ сѣти россійскихъ
гужевыхъ дорогъ:

4 %
шоссейныя

2 %
мощеныя

94 %
грунтовыя





Изъ постановленія Общаго Собранія Съѣзда по воднымъ путямъ 24 января 1913 г., о независимости шоссейныхъ съѣздовъ

«... осуществленіе такихъ Съѣздовъ, объединивъ инженеровъ и техниковъ, работающихъ надъ построеніемъ и содержаніемъ шоссейныхъ и иныхъ проѣзжихъ дорогъ Россіи въ разныхъ правительственныхъ и общественныхъ организаціяхъ, послужитъ успѣху дорожнаго строительства въ нашемъ отечествѣ и потому является весьма желательнымъ и своевременнымъ».

Первый день засѣданія 26 января



Министръ Путей Сообщенія Сергѣй Васильевичъ РУХЛОВЪ

«Россію нужно сдѣлать проѣзжей».

«Въ послѣднее время явился еще новый факторъ, это — автомобильизмъ. Конечно, я говорю объ автомобильизмѣ не въ видѣ туризма, а въ видѣ того служенія населенію, которое выражается въ грузовомъ движеніи. Разумѣется, такого рода характеръ автомобильное движеніе можетъ получить только тогда, когда шоссейныя дороги будутъ не въ видѣ подъѣздныхъ путей, а въ видѣ связанныхъ между собою планомѣрно проведенныхъ магистралей, къ которымъ должны примыкать пути мѣстные».



**Ученый-гидротехникъ,
гидрологъ, профессоръ
Всеволодъ Евгеньевичъ ТИМОНОВЪ**

«Устройство обыкновенныхъ проѣзжихъ дорогъ, которое прежде казалось простымъ, теперь ставится въ положеніе настоящей науки, которая изучается въ международномъ порядкѣ въ очень сложныхъ условіяхъ, для каковой цѣли имѣются свои лабораторіи, свои выставки, свои испытательныя станціи».

Второй день засѣданія

27 января

Инженеръ Константинъ Юрьевичъ ЦВѢТКОВСКІЙ

Отсталость дорогъ Россіи въ качественномъ и количественномъ отношеніяхъ обратила на себя вниманіе Министерства Путей Сообщенія. Для улучшенія существующихъ шоссе, въ Округахъ Путей Сообщенія предпринимаются значительныя работы по коренному переустройству пучистыхъ и слабыхъ верстъ, доведенію тонкослойныхъ верстъ до нормальной толщины и по перестройкѣ временныхъ (деревянныхъ) мостовъ на каменные, желѣзные или бетонные; въ отношеніи увеличенія количества путей разработанъ проектъ цѣлой сѣти шоссеиныхъ дорогъ государственнаго значенія. Выполненіе этой программы обогатитъ нашу родину большими гужевыми дорогами общетранзитнаго значенія.

Инженеръ Борисъ Михайловичъ НИКОЛАЕВЪ

«Главнымъ матеріаломъ для устройства шоссе и мостовыхъ является карьерный камень».

«Главное и почти непреодолимое препятствіе для сколько нибудь крупнаго дорожнаго строительства заключается въ невозможности, при существующихъ условіяхъ, въ короткое время добыть и обработать большую массу камня, а обязательная доставка гужемъ за дальнее разстояніе на мѣсто работъ очень часто настолько увеличиваетъ стоимость камня, что заставляетъ совершенно отказываться отъ постройки шоссе въ данномъ мѣстѣ».

«Остается неизбѣжной развозка камня и щебня отъ жел. дор. на мѣсто производства работъ. Эта развозка при настоящемъ большомъ дорожномъ строительствѣ можетъ быть организована также механически посредствомъ, какъ уже было указано выше, спеціальныхъ автомобилей-грузовиковъ съ прицѣпными платформами, а для плохопроѣзжихъ грунтовыхъ дорогъ — тракторными поѣздами, т. е. тракторомъ или самоходомъ съ особыми прицѣпными вагонами».

Третій день засѣданія

28 января

Техническій Отдѣлъ Казанской Губернской Земской Управы

«Основная причина, препятствующая развитію автомобильной промышленности въ Россіи, заключается, главнымъ образомъ, въ отсутствіи притока капитала въ эту область, а также въ недостаточномъ вниманіи къ автомобильному дѣлу существующихъ машиностроительныхъ заводовъ...»

И не будетъ удивительнымъ, если иностранныя автомобильныя фирмы откроютъ въ Россіи отдѣленія своихъ заводовъ, какъ это уже сдѣлала итальянская фирма «Фиатъ».

Инженеръ Сергѣй Павловичъ СКУДНОВЪ

«Вопросъ о каменной одеждѣ шоссейныхъ дорогъ, въ огромномъ большинствѣ случаевъ, самый кардинальный вопросъ дорожнаго строительства, какъ съ экономической, такъ и съ технической точки зрѣнія; съ одной стороны, стоимость матеріаловъ, даже при небольшой ширинѣ одежды и при самыхъ благопріятныхъ обстоятельствахъ постройки, столь значительна, что составляетъ не меньше половины общей стоимости постройки шоссе; съ другой — достаточные размѣры (ширина и толщина слоя) каменной одежды и качество камня служатъ обезпеченіемъ хорошаго состоянія дорогъ».

«Высказанныя причины приводятъ къ заключенію проектировать шоссе съ такою пропускною способностью, которая соотвѣтствовала бы потребностямъ движенія, слѣдовательно, въ зависимости отъ послѣдняго, съ различной шириной, не только на отдѣльныхъ дорогахъ, но и на одной и той же дорогѣ. Подобное явленіе наблюдается на дорогахъ Западной Европы, гдѣ густота движенія и ширина дорогъ находятся въ соотвѣтствіи».

Инженеръ Владимиръ Яковлевичъ БОЛЕНСКІЙ

«Желѣзные дороги и водные пути безъ устройства удобныхъ подъѣздныхъ къ нимъ дорогъ служатъ только транзитными путями; они не могутъ въ должной мѣрѣ обслуживать интересы жителей мѣстнаго края. Вотъ почему шоссейныя дороги, на которыя мало обращалось вниманія въ періодъ интенсивнаго желѣзнодорожнаго строительства, въ настоящее время возбуждаютъ интересъ, какъ подъѣздные пути; съ развитіемъ же въ началѣ текущаго столѣтія автомобильнаго движенія, шоссейныя дороги получаютъ уже характеръ и самостоятельныхъ путей».

«Въ виду развитія автомобильнаго движенія и возникновенія во многихъ мѣстахъ срочнаго автомобильнаго сообщенія, необходимо принимать самыя энергичныя мѣры къ тому, чтобы наши шоссейныя дороги были поставлены на должную высоту и чтобы онѣ соотвѣтствовали условіямъ и требованіямъ современнаго движенія, при условіи минимальныхъ расходовъ на ихъ содержаніе».

Четвертый день засѣданія

29 января



Телеграмма Государя Императора НИКОЛАЯ II

«Министру Путей Сообщенія, въ Петербургѣ. Искренно благодарю Съѣздъ русскихъ дѣятелей по шоссейному дѣлу и желаю ему плодотворныхъ трудовъ. НИКОЛАЙ».



Предсѣдатель съѣзда Товарищъ Министра Николай Леонидовичъ ЩУКИНЪ

«И если сравнить государство съ живымъ организмомъ, то желѣзнодорожные и водные пути и магистрали можно сравнить съ крупными артеріями, а подъѣздные мѣстные шоссейные пути съ капиллярной системой кровеносныхъ сосудовъ, благопріятное соотвѣтствіе которыхъ только и можетъ обезпечить здоровую жизнь организма. И приведеніе въ соотвѣтствіе главныхъ артерій, желѣзнодорожныхъ и водныхъ путей, съ этими капиллярами, прорѣзывающими всю народную толщу, есть важнѣйшая задача земскихъ и городскихъ учрежденій при содѣйствіи — денежномъ и научно-техническомъ — со стороны правительства, работа которыхъ должна всегда направляться и объединяться Съѣздами русскихъ дѣятелей по шоссейному дѣлу».

«Тѣ труды, которые предстоитъ еще понести, и тѣ денежные затраты, которыя понесетъ правительство... не пропадутъ напрасно, такъ какъ съ оборудованіемъ Россіи надлежащими путями сообщенія различныхъ разрядовъ и съ приведеніемъ ихъ въ надлежащее состояніе, разумѣется, откроются тѣ пути для творчества еще дремлющаго генія русскаго народа, которое, не находя изъ бездорожья Россіи выхода при прежнихъ условіяхъ, найдетъ и преумножитъ матеріальныя и духовныя богатства нашей Великой Россіи».

Инженеръ А. ОЛЬДЕНБОРГЕРЪ

«Когда рѣчь идетъ о постройкѣ новой сѣти дорогъ въ Россіи, то, конечно, является вопросомъ прямой необходимости дать возможно большее количество дорогъ и обслуживать большій районъ».

«У насъ нѣтъ дорогъ, ихъ нужно создавать и... нужно сразу создать хорошія дороги, идеальныя дороги, и не дѣлать никакихъ ошибокъ».

«По моему, на первый планъ должны быть поставлены тѣ дороги, въ которыхъ является первѣйшая и насущнѣйшая потребность».

**Русскій офицеръ,
одинъ изъ основателей
автомобильнаго дѣла
въ Россіи, Тверская губернія
Владимиръ Владимировичъ СВѢЧИНЪ**



«По этому поводу мнѣ вспоминается русская сказка про спящую красавицу, которая укололась веретеномъ и заснула на многіе годы, ожидая своего принца. Такъ и Россія на шоссейныхъ дорогахъ задремала, уколвшись желѣзными дорогами, и нашъ Съѣздъ долженъ явиться тѣмъ принцемъ, который своими трудами и любовью къ дѣлу разбудитъ нашу матушку-Русь къ новому дорожному строительству».

Петроградская Губернская Земская Управа.

О механических снарядахъ, примѣняемыхъ для содержанія и ремонта шоссе дорожнымъ отдѣломъ

«Возрастающая съ каждымъ годомъ стоимость рабочихъ рукъ, невозможность подбора ихъ въ достаточномъ для своевременнаго выполненія срочныхъ валовыхъ работъ количествахъ, въ связи съ повышенными по современнымъ условіямъ, съ развитіемъ автомобильнаго движенія, требованіями къ шоссе, побудили Петроградскую Губернскую Земскую Управу обратиться къ механическимъ снарядамъ для ремонта и содержанія шоссе».

В. Н. Проценко

«Универсальная тема улучшенія шоссейнаго дѣла, при нашемъ классическомъ бездорожьѣ, будетъ всегда представлять особую остроту, пока не будетъ правильно разрѣшена... Хотѣлось бы отмѣтить весьма важное значеніе центральной темы — объ изысканіи денежныхъ средствъ на улучшеніе нашего шоссейнаго дѣла. Характеризовать шоссеинное бездорожье, значить ломиться въ открытую дверь».

«Что шоссеинное дѣло имѣетъ для нашего обширнаго отечества колоссальное значеніе и должно быть обеспечено средствами, это тезисъ, подлежащій ни малѣйшему оспариванію. И этотъ тезисъ долженъ быть сохраненъ, какъ кардинальная нить, въ занятіяхъ Съѣзда».

«Еще большее значеніе имѣетъ вопросъ о созданіи сѣти магистральныхъ дорогъ и оборудованіи ея подъѣздными путями».



**В. Н. Проценко приводит слова
бывшаго руководителя шоссейнаго
дѣла Николая Ивановича МАКСИМОВИЧА**

«Густая сѣть шоссейнахъ и улучшенныхъ грунтовыхъ дорогъ внутри страны, подобно кровеносной системѣ въ организмѣ челоуѣка, является главнѣйшимъ факторомъ экономического и культурнаго развитія жизни народа».



**Инженеръ, Черниговская губернія
Иванъ Михайловичъ ЯКУБОВИЧЪ**

«По законопроекту о гужевахъ дорогахъ предполагается ассигновывать ежегодно на дорожную потребность сумму, равную такъ называемому дорожному капиталу въ Имперіи, т. е. около 7½ миллионѣвъ рублей; кромѣ того, какъ намъ теперь сообщено, организуется фондъ для выдачи общественнымъ учрежденіямъ ссудъ и субсидій на дорожное строительство».

Яковъ Карловичъ МОРОЗОВЪ приводитъ слова инженера
Лазаря Нахимовича ЛАДЫЖЕНСКОГО

«Мы считаемъ совершенно нормальной и желательной мѣрой установленіе дорожной подати, которая бы исключительно шла на содержаніе новыхъ не магистральныхъ путей».



**Предсѣдатель съѣзда
Товарищъ Министра
Николай Леонидовичъ ЩУКИНЪ**

«Занятія Перваго Съѣзда русскихъ дѣятелей по шоссевному дѣлу можно считать законченными. Работа этого Съѣзда, какъ и послѣдующихъ, конечно, будетъ въ высшей степени цѣнна и будетъ непрерывно клониться къ тому, чтобы облегчить тяжесть того бѣдствія, которое называется нашимъ бездорожьемъ».

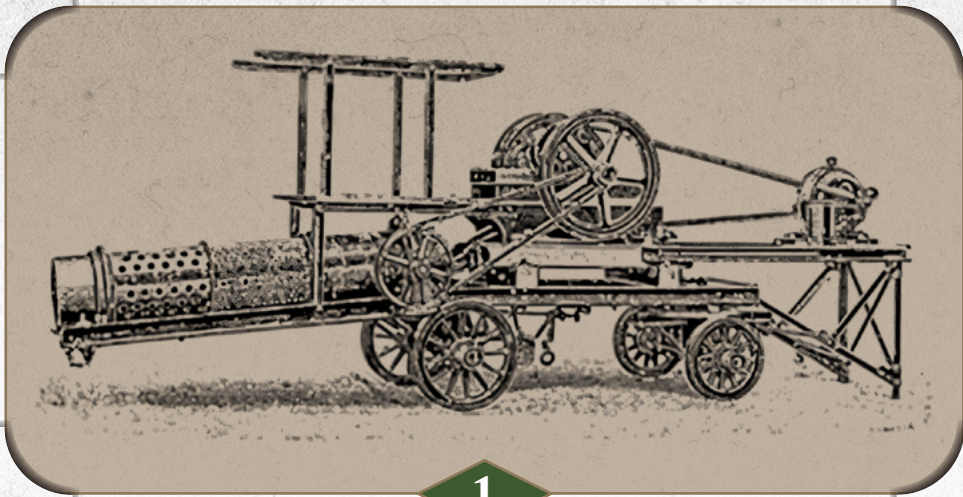
«Тайна успѣха работы всякаго Съѣзда, особенно такого, который такъ счастливъ по своему составу, конечно, кроется въ способности каждаго такого Съѣзда производить сильное моральное воздѣйствіе на своихъ сочленовъ-работниковъ и создавать то настроеніе, при наличіи котораго подымается трудовая способность, производится безпристрастная оцѣнка внесенныхъ трудовъ и авторитетно заявляется о мѣстныхъ нуждахъ государственнаго и экономическаго значенія. Я того мнѣнія, что съ учрежденіемъ этого Съѣзда наступитъ новая свѣтлая эра въ дорожномъ строительствѣ въ Россіи».



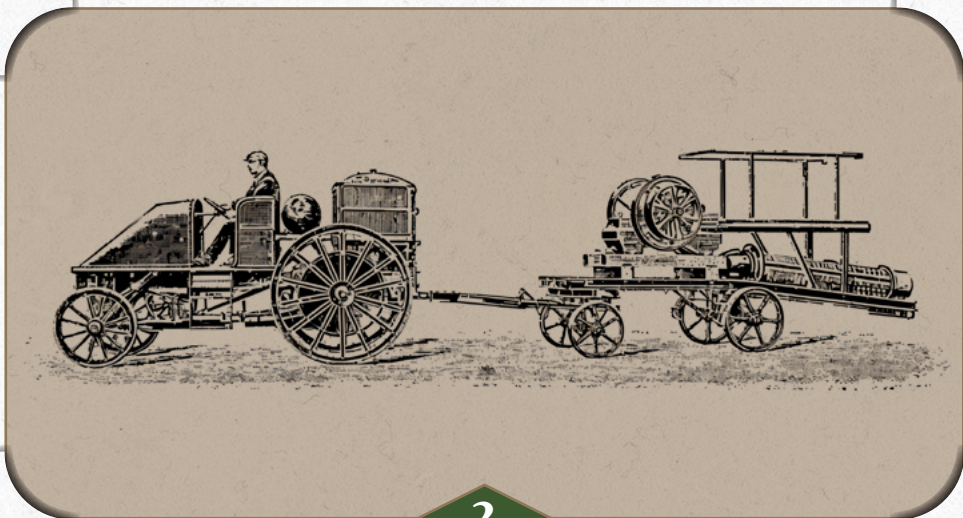
Снѣговяя защиты на Оренбургскомъ почтовомъ трактѣ
въ Казанскомъ уѣздѣ



Снѣговыя защиты на Сибирскомъ почтовомъ трактѣ
въ Казанскомъ уѣздѣ



1



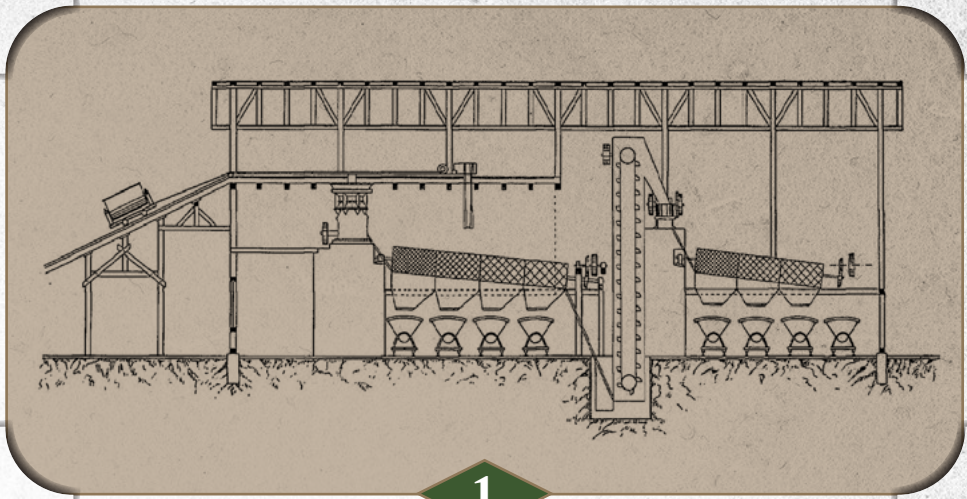
2

— 1 —

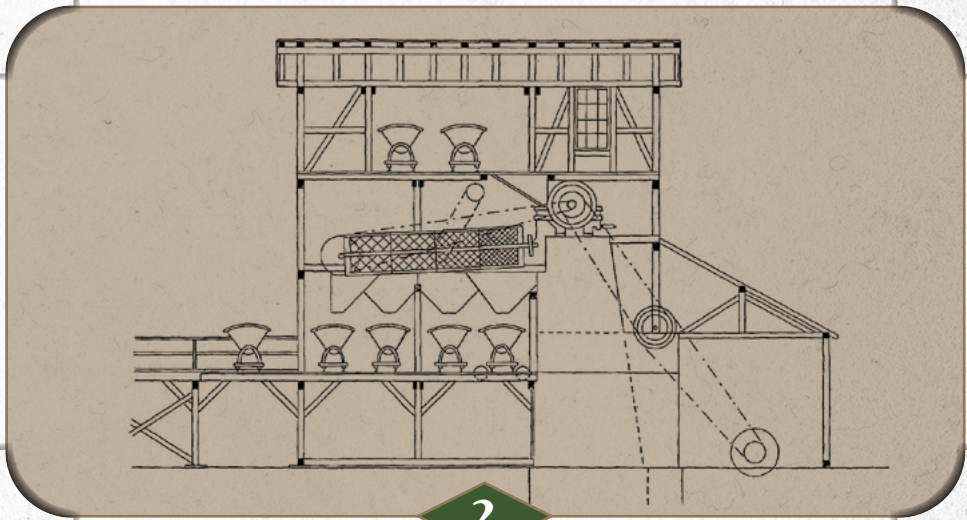
Канализация электрического тока, для вращения дробилки применяют электромоторъ, укрепленный на специально выдвигающейся рамѣ

— 2 —

Специальные бензиномоторные тракторы, служащие для перевозки камнедробилокъ и для приведения ихъ въ дѣйствие



1



2

— 1 —

Установка двух камнедробилок с элеватором

— 2 —

Установка одной камнедробилки без элеватора



